

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 53/54 (1909)
Heft: 11

Artikel: Mit Wechselstrom-Induktoren betriebene Zugstabeinrichtung, Bauart L. Martin
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-28111>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

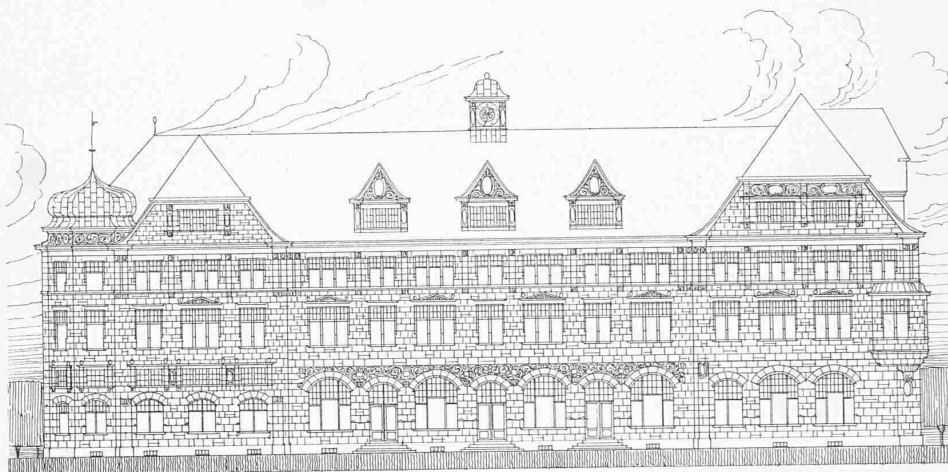
Download PDF: 16.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Bei der Eröffnung der Umschläge ergab sich, dass die Projekte Nr. 3, 92 und 38 von denselben Verfassern eingereicht wurden und es trat deshalb die eventuelle Preisverteilung in Kraft:

allgemeinen erläutert. Indem auf diese trefflichen Darlegungen verwiesen wird, bedarf es zur erklärenden Einführung für die nachstehende Schilderung nur mehr einer

III. Preis. — Motto: «Furtel». — Verfasser: *Alb. Schuppisser*, Architekt in Bern.



Hauptfassade an der Bahnhofstrasse. — Masstab 1:500.

- II. Preis Projekt Nr. 3, Verfasser: *HH. Bracher & Widmer* und *M. Daxelhofer* in Bern.
 III. » Projekt Nr. 28, Verfasser: *Hr. Alb. Schuppisser* in Bern.
 IV. » ex aequo Projekt Nr. 4, Verfasser: *Hr. Joh. Metzger* in Zürich.
 IV. » » Projekt Nr. 39, Verfasser: *Hrn. Joss & Flauser* in Bern.
 V. » » Projekt Nr. 95, Verfasser: *Hr. Ernst Stöcklin* von Eltingen, in Dresden.
 V. » » Projekt Nr. 29, Verfasser: *HH. Prince & Béguin* in Neuchâtel.

Nach Schluss der Verhandlungen wurde dem Preisgericht die Mitteilung gemacht, dass eventuell eine Verlegung des Postgebäudes an den Bahnhofplatz möglich wäre, und würde das Preisgericht einstimmig eine solche Verlegung warm empfehlen.

Schluss der Sitzungen Dienstag abends 7 Uhr.

Bern, den 12. Januar 1908.

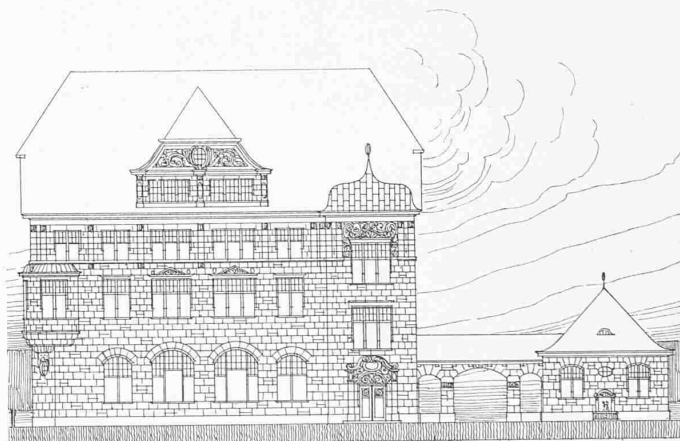
E. Vischer. *E. Baumgart*, Arch.
Edmond Fatio. *Flükiger.*
E. Heman, Arch. B. S. A. *A. Stäger.*

Mit Wechselstrom-Induktoren betriebene Zugabteinrichtung, Bauart L. Martin.

Von *L. Kohlfürst*.

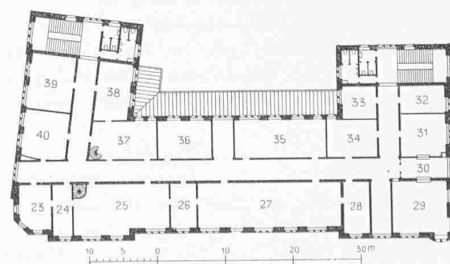
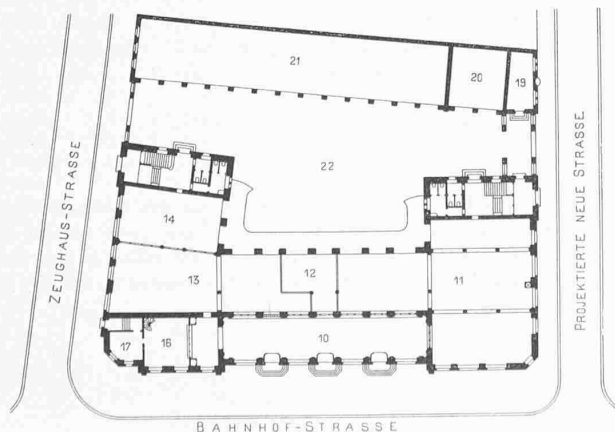
Im vorletzten Jahre wurde an dieser Stelle (vergl. Nr. 4, Bd. IL, S. 50) durch Professor Dr. *A. Tobler* die neueste Ausführung der *Webb und Thomson'schen* Zugabteinrichtung beschrieben und bei dieser Gelegenheit auch die signaltechnische Wesenheit der „Trainstaff“-Anordnungen im

kurzen Erinnerung daran, dass bei Durchführung des in Rede stehenden lediglich für eingleisige Bahnen bestimmten Zugsicherungssystems für jede einzelne zwischen zwei benachbarten Kreuzungsstationen liegende Strecke ein von den Zügen mitzuführender Stab von besonderer nicht zu



Seitenfassade an der projektierten neuen Strasse. — 1:500.

verwechselnder Farbe oder Gestalt vorhanden ist. Derselbe vertritt rücksichtlich der zugewiesenen Strecke gleichsam eine ständige Blocksignalanlage, indem er jenem Zuge, in dessen Besitze er sich befindet, die Fahrterlaubnis erteilt, während für jeden andern Zug, der sich nicht im Besitze des Stabes befindet, und der denselben natürlich überhaupt nie besitzen kann, dieses Nicht-

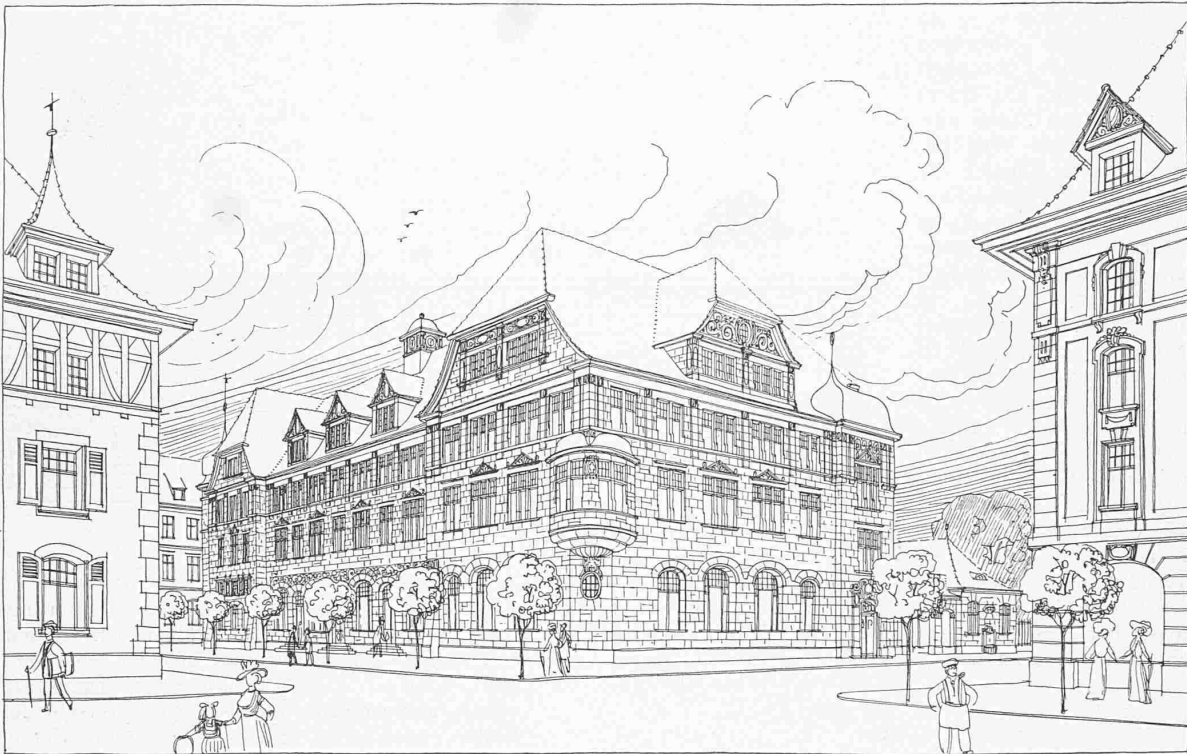


Legende: Siehe Legende auf Seite 134.

Grundrisse vom Erdgeschoss und I. Stock. — 1:1000.

Wettbewerb für ein neues Post- und Telegraphengebäude in Aarau.

III. Preis. — Motto: «Furtel». — Verfasser: Alb. Schuppisser, Architekt in Bern.



Perspektivische Ansicht vom Bahnhofplatz aus.

vorhandensein des Stabes hinsichtlich der zum letzteren gehörigen Strecke als absolutes Fahrverbot gilt. Diese ebenso einfache als sichere Anordnung erweist sich nun allerdings bei einigermaßen lebhafterem Verkehr nicht mehr als zugänglich, sobald nämlich die Notwendigkeit eintritt, zwei oder mehrere Züge ohne die gleiche Zahl Gegenzüge in einer Strecke sich folgen zu lassen oder wenn überhaupt Verlegungen von Kreuzungen unbeschränkt durchführbar sein sollen usw.

Diesem Uebelstande der ursprünglichen einfachen Zugstabeinrichtung lässt sich nun auf verschiedenen Wegen, am zweckdienlichsten aber dadurch abhelfen, indem statt nur eines Stabes eine den Verkehrsverhältnissen angemessene Anzahl von Stäben derselben Ausführung und Bedeutung an die beiden Stationen, welche die einzelnen Strecken abschliessen, zur Verteilung gelangt, daselbst aber in einem besondern Behälter vermittelt elektrischer Verschlüsse derart festgelegt ist, dass nur unter gegenseitiger Vereinbarung der beiden Stationen und überhaupt unter allen Umständen nie mehr als ein Stab ausser Verschluss gebracht und als Ermächtigung zur freien Fahrt einem Zuge übermacht werden kann. Zu den vollkommensten Anordnungen dieser Art zählt die nachstehend näher in Betracht gezogene L. Martin'sche Zugstabeinrichtung.

Zur Unterbringung und Festlegung der Stäbe dienen den Stationen für jede der anstossenden Strecken ein eigener Apparatsatz, d. h. genau dieselbe Einrichtung befindet sich an den beiden Enden jeder Strecke und diese beiden Apparatsätze sind durch zwei Fernleitungen zu einem gemeinsamen Ganzen verbunden. Der einzelne Apparatsatz der Station, den Abbildung 1 und 2 in Vorder- und Seitenansicht darstellen, wird von einem eisernen Gestelle *G* getragen, dessen obere Hälfte das von einem Blechkasten umschlossene Zugstabwerk *W* enthält. Unmittelbar darüber befindet sich das ebenfalls in einem Blechkasten geborgene, aus zwei Siemensschen Blockfeldern, dem sogenannten „Freigebfeld“ *FF* und „Sperrfeld“ *SF* nebst Magnetinduktor bestehende Blockwerk *V*, auf dessen erhöhter Rückwand

noch die beiden Entriegelungstaster *T*₁ und *T*₂, sowie die aus einer Klingel *K* und einem Taster *t* bestehende Klingeleinrichtung angebracht sind. Das Gehäuse *W* hat an der Vorderwand und Rückwand einen I-förmigen offenen Schlitz *aew* zur Aufnahme der im allgemeinen mit 12 Stück für jede Strecke — d. i. für die beiden Abschlussstationen derselben zusammengekommen — bemessenen Zugstäbe *s*, welche sich ausschliesslich nur am oberen Ende des langen, lotrechten Schlitzschenkels in den Kasten bringen lassen, indem sie daselbst in die erweiterte Eintrittöffnung *a* gesteckt, nach unten geführt und im Schlitz einer über den andern aufgespeichert werden. Ein Stab, der auf diese Weise an seinen Aufbewahrungsort gebracht worden ist, kann nie wieder bei *a* entnommen werden, weil dies ein im Innern des Behälters angebrachtes, später noch ausführlich zu betrachtendes Sperrrad verhindert. Um ferner zu verhüten, dass

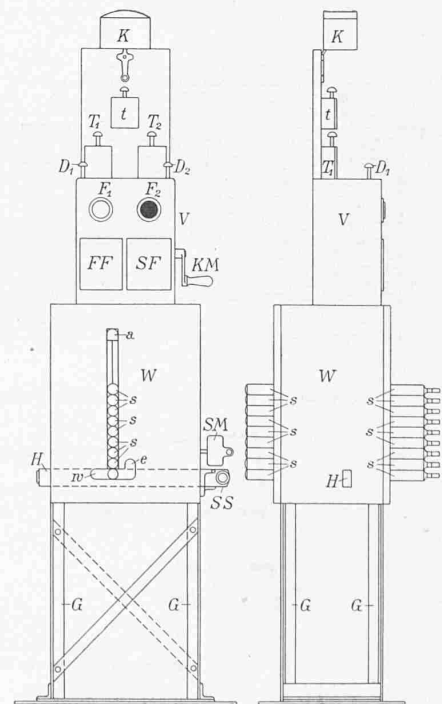
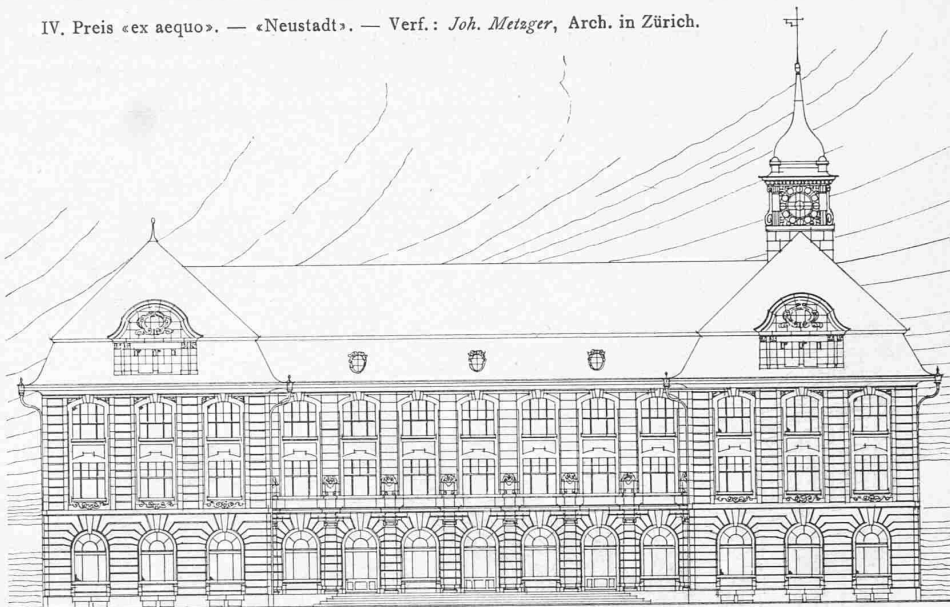


Abb. 1 u. 2. Ansicht eines Postens. — 1:15.

noch die beiden Entriegelungstaster *T*₁ und *T*₂, sowie die aus einer Klingel *K* und einem Taster *t* bestehende Klingeleinrichtung angebracht sind. Das Gehäuse *W* hat an der Vorderwand und Rückwand einen I-förmigen offenen Schlitz *aew* zur Aufnahme der im allgemeinen mit 12 Stück für jede Strecke — d. i. für die beiden Abschlussstationen derselben zusammengekommen — bemessenen Zugstäbe *s*, welche sich ausschliesslich nur am oberen Ende des langen, lotrechten Schlitzschenkels in den Kasten bringen lassen, indem sie daselbst in die erweiterte Eintrittöffnung *a* gesteckt, nach unten geführt und im Schlitz einer über den andern aufgespeichert werden. Ein Stab, der auf diese Weise an seinen Aufbewahrungsort gebracht worden ist, kann nie wieder bei *a* entnommen werden, weil dies ein im Innern des Behälters angebrachtes, später noch ausführlich zu betrachtendes Sperrrad verhindert. Um ferner zu verhüten, dass

fremde, d. h. nicht zur betreffenden Strecke gehörende Stäbe eingelegt werden, sind im Innern des Behälters — ähnlich wie an einem Schlosse — an der Mündung des lotrechten Schlitzes beginnende Führungen vorhanden, welche nur einem mit den passenden Nuten versehenen Stab freien Weg gestatten. Es haben nämlich die aus ölgetränktem Weissbuchenholz bestehenden, mit einem 2 mm starken Stahlrohr überzogenen, 478 mm langen, 26 mm starken Zugstäbe, welche in Abbildung 3 für drei verschiedene Strecken I, II und III skizziert sind, vorerst zur äussern Unterscheidung ungleich geformte Kopfenden h_1 , h_2 , h_3 , welche mit einer Oese versehen sind, an der die Stäbe während ihrer auswärtigen Dienstverwendung bei den Zügen an leicht ersichtlicher Stelle des Führstandes aufgehängt werden, und ein Messingschildchen g_1 , g_2 , g_3 , in welches der Name der zugehörigen Strecke eingraviert ist. Ausserdem besitzt jeder Stab sechs Führungsnuten, von denen die äussersten zwei, v_1 und v_2 zu den nächst

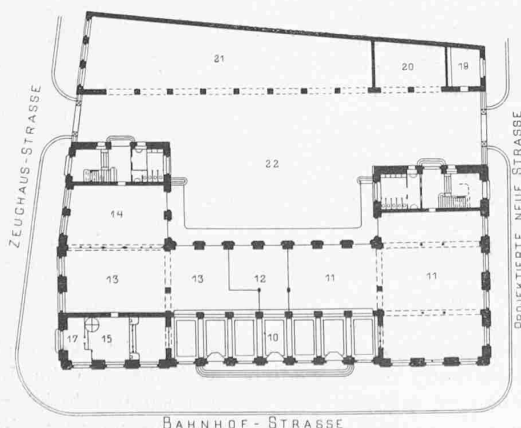
IV. Preis «ex aequo». — «Neustadt». — Verf.: Joh. Metzger, Arch. in Zürich.



Hauptfassade an der Bahnhofstrasse. — Masstab 1:500.



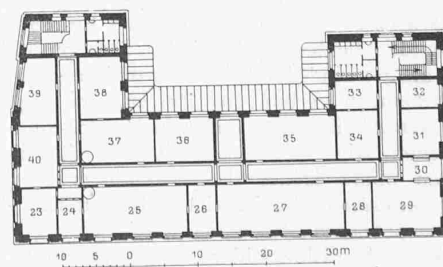
Fassade an der projektierten neuen Strasse. — Masstab 1:500.



der Vorder- und der Hinterwand des Behälters in allen Stabwerken übereinstimmend angebrachten Führungsschienen passen und daher bei allen Stäben sich an denselben Stellen befinden. Dagegen weisen die vier zwischen liegenden Nuten i_1 , i_2 und i_3 ungleiche gegenseitige Abstände auf, wodurch eine scharfe Unterscheidung der Stäbe erzielt wird, da es eben diese Nuten sind, welche in ihrer Lage genau mit den innern vier Führungen der zugehörigen Zugstabwerke übereinstimmen müssen, soll das Einlegen möglich sein.

Hat der Stationsbeamte behufs Abfertigung eines Zuges dem Behälter einen Stab zu entnehmen, so muss er zuvörderst den am Stabwerk vorstehenden Handschieber H beiläufig 5 cm aus dem Kasten herausziehen, wobei von H der im lotrechten Schlitz zu unterst liegende Stab in den wagrechten Schlitzschenkel bis zur erweiterten Oeffnung e mitgenommen wird, wo dann dieser Stab ohne weiteres aus dem Gehäuse W herausgenommen werden kann. Durch die Aenderung in der Stellung des Schiebers H wird aber die Gesamteinrichtung bis auf weiteres ausser Tätigkeit gebracht, weshalb also H nach jeder Stabentnahme unbedingt wieder in seine Ruhelage zurückgeschoben werden muss, wobei eine selbsttätige Sperre eintritt, welche bis auf weiteres jede neuerliche Bewegung des Handschiebers verwehrt und sonach die Entnahme mehrerer Stäbe unmöglich macht. Die Ruhelage des Handschiebers lässt im besondern die Abb. 4 (S. 141) ersehen, die den gesamten Apparatsatz einer Station für eine Strecke darstellt; zur Erhöhung der Uebersichtlichkeit sind am Stabwerk wie am Blockwerk die Vorderwände weggenommen.

Die im Kasten V , Abbildung 1 und 2 eingebauten zwei Siemensschen Blockapparate (Blockfelder), deren allgemeine

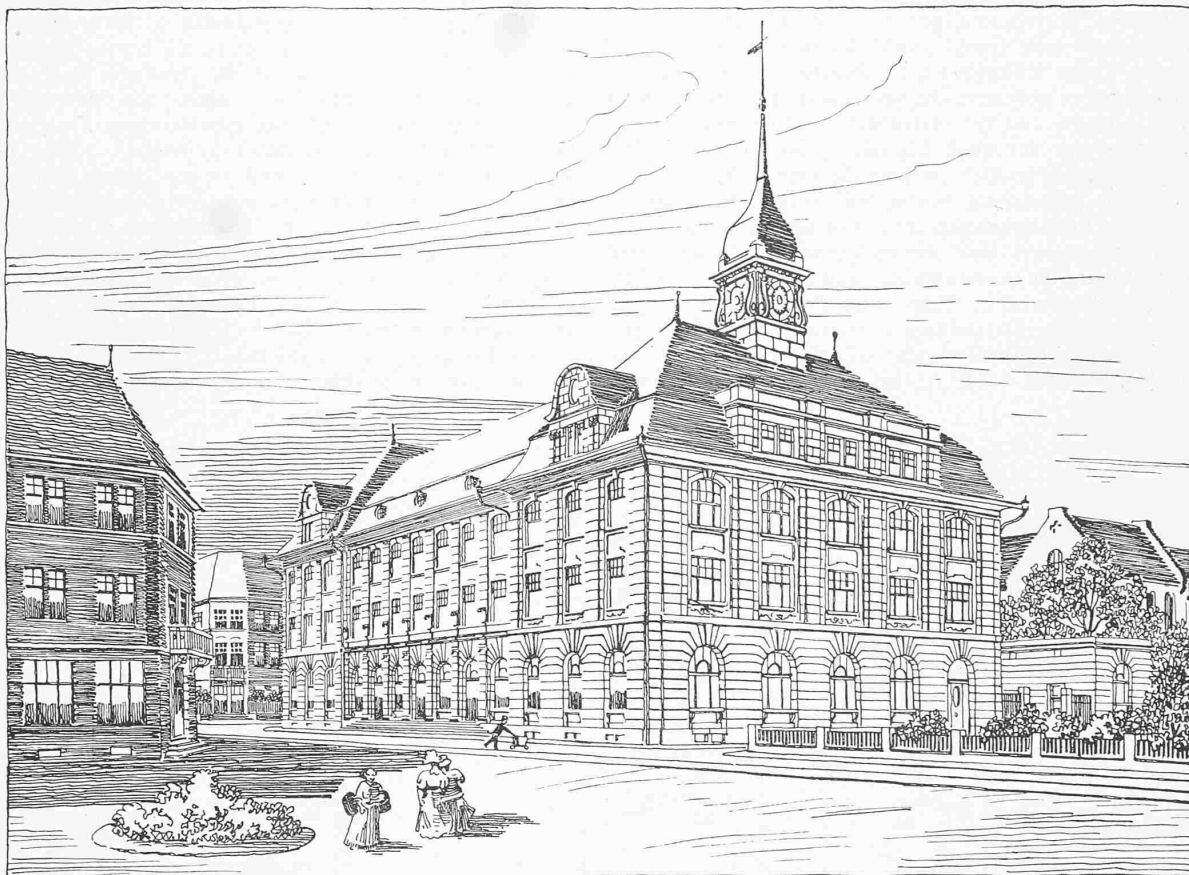


Legende:
Siehe
Seite 134.

Grundrisse vom Erdgeschoss und I. Stock. — Masstab 1:1000.

Wettbewerb für ein neues Post- und Telegraphengebäude in Aarau.

IV. Preis «ex aequo». — Motto: «Neustadt». — Verfasser: Joh. Metzger, Architekt in Zürich.



Perspektivische Ansicht vom Bahnhofplatz aus.

Anordnung und elektrische Verriegelung als bekannt vorausgesetzt werden muss, sind entblockt, wenn ihr Farbenfensterchen F_1 bzw. F_2 weiss zeigt und sich die zugehörige Druckknopfstanze D_1 bzw. D_2 nach abwärts bewegen lässt; sie sind dagegen geblockt, wenn die Druckknopfstanze festgelegt und das Farbenscheibchen rot ist. Zur Betätigung der elektrischen Sperre bedarf es mindestens zwanzig kurzer Wechselströme, welche in den Elektromagneten des Blockfeldes gelangen müssen und von dem in V aufgestellten Magnetinduktor durch Antreiben seiner Handkurbel KM erhalten werden. Eines der beiden Blockfelder hat als sogenanntes *Sperrfeld* zu wirken, indem es kraft seiner Blockung den Handschieber H solange unverrückbar festhält, als es nicht durch die richtige Anzahl von Wechselströmen, welche von der Nachbarstation einlaufen müssen, entblockt (weiss) wird. Die Freibeweglichkeit des Handschiebers H hängt also von der Zustimmung und Mitwirkung der beteiligten Nachbarstation ab, weshalb denn auch der Zwang vorliegt, das Sperrfeld nach jeder Stabentnahme wieder zu blocken, damit im nächsten Bedarfsfall wieder ein Stab verfügbar gemacht werden kann. Diese Blockung des Sperrfeldes geschieht seitens des Beamten, welcher einen Zugstab erhebt, indem er sofort nach erfolgter Rückstellung des Handschiebers H in die Ruhelage den zum Sperrfeld gehörenden Druckknopf D_2 niederdrückt und gleichzeitig Wechselströme in

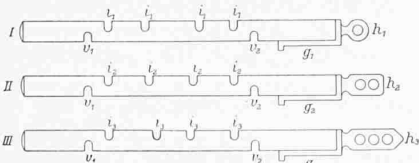


Abb. 3. Formen der Zugstäbe.

den Elektromagneten dieses Blockfeldes entsendet, wodurch D_2 festgelegt und das Fensterchen F_2 wieder rot abgeblendet wird.

Das zweite Feld im Blockwerk wird deshalb *Freigebefeld* genannt, weil es den Zweck hat, die Entblockung des Sperrfeldes der Nachbarstation zu vermitteln. Die Wechselströme, welche entsendet werden, während die Druckknopfstanze D_1 niedergedrückt wird, wodurch unter einem die Blockung des zu D_1 gehörenden Feldes eingeleitet worden ist, gelangen nämlich in den Elektromagnet des Sperrfeldes der Nachbarstation und machen dort die Auslösung frei, sodass die Stabentnahme ermöglicht wird. Das Entblocken eines Freigebefeldes lässt sich immer nur mittels eines der Taster T_1 oder T_2 und des Magnetinduktors unter der Vorbedingung durchführen, dass der zuletzt entnommene Stab — mag er an diesem oder dem andern Ende der Strecke gehoben worden sein — wieder ordnungsmässig in den Stabbehälter der eigenen oder der Nachbarstation hinterlegt worden ist; ersterenfalls wird die Entriegelung mit T_1 , letzterenfalls mit T_2 bewerkstelligt.

Als dritter Teil der Gesamtanordnung kommt, wenn die Stationen nicht etwa ohnehin durch gewöhnliche elektrische Fernsprecher oder Telegraphen gegenseitig verbunden sind, eine Fernsprech- oder eine Klingelwerkseinrichtung in Betracht, welche in ähnlicher Weise an die Stromführungen der Zugstabanlage geschaltet werden, wie man diese Nebenanordnungen in der Regel zum Vormelden und ähnlichen Verständigungszwecken den Blocksignalleitungen anzuschliessen pflegt. In dem durch die Abbildung 1, 2 und 4 gekennzeichneten Falle ist eine *Klingel-einrichtung* vorgesehen, welche eine gegenseitige Verständigung der beiden Stationen ermöglicht. Wird der Klingeltaster t (Abbildung 1 und 2) niedergedrückt und gleich-

zeitig die Induktorkurbel angetrieben, so gelangen kurze, gleichgerichtete Ströme in das Klingelwerk K der Nachbarstation, sodass letzteres läutet. Je nachdem die Stromgebung nur kurz oder länger währt, wie etwa bei nur einmaligem oder bei viermaligem Umdrehen der Induktorkurbel, ergeben sich voneinander deutlich unterschiedene kurze bzw. lange Klingelzeichen, welche in bestimmte Zusammenstellungen gebracht, die verschiedensten Nachrichten darstellen können und beispielsweise im Zugstabsdienst der Sächs. Staatsbahn für neun Signale verwendet sind. Die zwei Fernleitungen endlich, welche die beiden Apparatsätze einer Strecke gegenseitig verbinden, vergl. Abbildung 5 und 6, gleichen natürlich denen der gewöhnlichen Telegraphen- oder Signalleitungen. Nach diesen Vorausschickungen wird es nun statthaft, die Anwendungs- und Wirkungsweise der vollständigen Zugstabeinrichtung einer Strecke an der Hand einer schematischen Darstellung des grundsätzlichen Ineinandergreifens der Einzelteile und der Stromläufe, wie sie Abbildung 5 aufweist, näher zu verfolgen. In diesem Schalt-

magnet M_1 den Rückweg zur Erde E finden. Nach Loslassen der Druckstange d_2 geht diese wieder nach aufwärts, wogegen die Blockstange g_2 in der neuerworbenen, tieferen Lage festgehalten bleibt. Da bei dieser Stellung von g_2 der Stromweg 6, 7, wie Abbildung 6 zeigt, unterbrochen ist, kann von J_1 über 1, 2, 3, t_1 , L_2 keine Stromsendung mehr nach II und hier durch M_2 gelangen, d. h. die Freigebung eines Stabes lässt sich immer nur von einer Station aus bewerkstelligen und ein gleichzeitiges Freigeben von beiden Stationen aus ist daher unmöglich. Beim Blocken des Freigebefeldes in II sind ferner durch Uebertragung des Druckes der Stange g_3 auf ein Kontakthebelwerk x_2 , q_2 , W_2 , p_2 , wobei x_2 von der Fallenklinke z_2 gefangen wird, die Stromwege zwischen 12 und 13, sowie zwischen 14 und 15 unterbrochen worden; es werden sonach während dieses Verhältnisses auch der Taster t_2 für die Entriegelung des eigenen, sowie T_2 für die Entriegelung des nachbarlichen Freigebefeldes unwirksam, indem die betreffenden Ströme ihren Weg solange nicht mehr geschlossen finden,

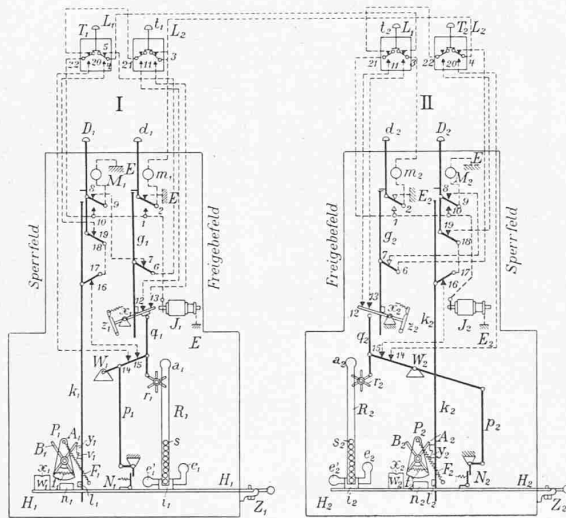


Abb. 5. Stromlaufschema. Apparate in Ruhestellung:
Freigebefelder entblockt, Sperrfelder geblockt.

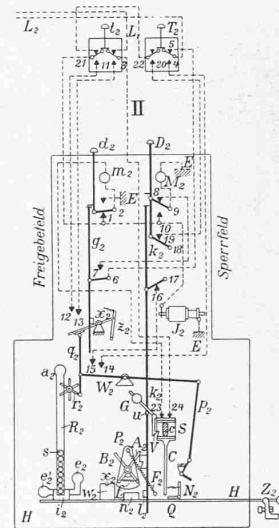


Abb. 6.
Freigebefeld in II geblockt.

plan ist eine allenfalls nebenbei unter Mitbenützung der Fernleitungen L_1 und L_2 anzuschliessende Fernsprech- oder Klingelwerkseinrichtung unberücksichtigt geblieben, weil damit nichts Neues gezeigt, sondern nur die Uebersichtlichkeit beeinträchtigt worden wäre.

Bei der Inbetriebsetzung besitzen die Stabeinrichtungen der Nachbarstationen I und II die in Abbildung 5 dargestellte Lage, wobei in I wie in II die Freigebefelder ungeblockt, d. h. die Stangen g_1 bzw. g_2 hochgehoben sowie die Druckstangen D_1 bzw. D_2 nach abwärts freibeweglich sind, während die beiden Sperrfelder geblockt, d. h. in denselben die den Handschieber H_1 bzw. H_2 verriegelnden Stangen k_1 bzw. k_2 sich in der Verschlusslage befinden und die Druckstangen d_1 bzw. d_2 festgelegt sind. Soll nun beispielsweise von I nach II ein Zug abgefertigt werden, so erfolgt zu dem Ende, nachdem das bezügliche Anbiete- und Annahmeverfahren vermittelt der Klingeleinrichtung oder im telephonischen oder telegraphischen Wege regelrecht vorausgegangen ist, seitens der Empfangstation II die Blockung ihres Freigebefeldes, wodurch unter einem das Sperrfeld in I entblockt wird. Es geschieht dies in II durch Niederdrücken der Druckstange d_2 , wobei die Verschlussstange g_2 , sowie die durch einen Seitenbacken von g_2 beeinflusste Stange q_2 die in Abbildung 6 gekennzeichnete Lage erhalten, ferner durch gleichzeitiges Antreiben des Magnetinduktors J_2 , welches demzufolge Wechselströme über 1, 2, den Elektromagneten m_2 des Freigebefeldes in II , 23, 24, 3, t_2 , L_1 nach I abgibt, die dort bei 4 und 5 über T_1 , 6, 7, 8, 9, Sperrfeldelektro-

als das Kontakthebelwerk x_2 , q_2 , W_2 , p_2 von der Federklinke z_2 festgehalten bleibt.

Während dieses Vorganges in II vollzieht sich in I die Entblockung des Sperrfeldes, wonach die Blockstange k_1 so weit hochgeht, dass das auf H_1 sitzende Verschlussstück n_1 unter dem auf k_1 sitzenden Anschlag l_1 freien Weg findet, weshalb nun der Handschieber H_1 nach rechts verschoben werden und eine Stabentnahme erfolgen kann, indem der auf H_1 festsitzende Backen i_1 den im Behälterschlitz R_1 zu unterst befindlichen Zugstab s bis unter e_1 mitnimmt, wo sich die Aushebung desselben ohne weiteres bewerkstelligen lässt. Beim Hochgehen von k_1 ist zuvörderst der Stromweg zwischen 16 und 17 unterbrochen, d. h. der Taster T_1 für die Entsendung von Entriegelungsströmen unwirksam gemacht worden. Dieselbe Unwirksammachung erfolgte hinsichtlich beider Taster t_1 und T_1 anlässlich der Stabentnahme, weil beim Rechtsrücken des Handschiebers der darauf angebrachte Mitnehmer N_1 das Kontakthebelwerk p_1 , W_1 , q_1 , x_1 um einen Winkel dreht, wodurch ebenso wie in II nun auch in I die Stromwege 12, 13 und 14, 15 unterbrochen worden sind. Nach der Stabentnahme ist in I der Handschieber unverzüglich in seine Ruhelage zurückzuschieben und durch Blockung des Sperrfeldes, d. i. durch Niederdrücken der Druckstange D_1 und Entsendung der Wechselstromreihe von J_1 über 10, 9, M_1 und Erde wieder festzulegen.

Während der Fahrt des Zuges, dem der in I entnommene Stab als Fahrerlaubnis mitgegeben worden ist, bestehen also in beiden Stationen bei 12, 13 und 14, 15

Unterbrechungen der Stromleitung, sodass sämtliche Entriegelungstaster ausser Wirksamkeit gesetzt sind und daher auch das geblockte Freigebefeld in II weder von dieser Station selbst mittels des Tasters t_1 noch von Seite der Nachbarstation mittels T_1 entriegelt werden kann. Da ferner in II der Stromweg zwischen 6 und 7 gleichfalls unterbrochen ist, weil die Stange g_3 in ihrer Tieflage festliegt, so befindet sich I auch ausser Stande, einen Freigebestrom nach II zu entsenden; mithin ist die ganze Stabeinrichtung seit der Entnahme des Stabes in einen Zustand versetzt worden, welcher weitere Benützung überhaupt und die Entnahme eines Stabes insbesondere bis auf weiteres unmöglich macht.

Sobald aber in II der vom eingetroffenen Zug abgelieferte Stab bei a_2 in den Schlitz R_2 des Behälters gebracht wird, treibt derselbe beim Vorüberkommen das durch ein Gesperre am Rückgang verhinderte Sternrädchen r_2 an. Letzteres verwehrt fürs erste die Rücknahme des eingelegten Stabes, beeinflusst aber bei der durch den vorbeigleitenden Stab bewirkten Drehung mittelst einer geeigneten Uebertragung das Kontaktehebelwerk x_3, q_2, W_2, p_2 derart, dass es genau seine ursprüngliche Lage (vergl. Abb. 5) zurückerhält, weshalb denn auch die beiden Kontakte 12, 13 sowie 14, 15 wieder in regelrechten Schluss gelangen. Nunmehr hat die Station II von ihrem Entriegelungstaster t_2 Gebrauch zu machen und eine Wechselstromreihe von J_2 über 10, 1, 21, 11, 12, 13, 3, m_2 , 2, Erde zu entsenden, wodurch das Freigebefeld in II entblockt und die Unterbrechung bei 6, 7 wieder gehoben wird. Hierdurch gelangt II in denselben Zustand zurück, welcher vor der Abfertigung des Zuges bestanden hat und in Abbildung 5 dargestellt ist. Ebenso erscheint in I dieses alte Verhältnis hergestellt mit Ausnahme der Stromwege 12, 13 und 14, 15, welche unterbrochen bleiben und die Verwendung des Tasters t_1 und T_1 ausschliessen.

Ganz dieselben Vorgänge wiederholen sich für jeden einzelnen Zug, wenn deren mehrere hintereinander von I nach II verkehren. Immer wieder muss in diesem Falle der Stab des vorausgehenden Zuges in II erst regelrecht eingelegt und dann die Entriegelung des Freigebefeldes vorgenommen worden sein, bevor in I die Entnahme des Stabes in geschilderter Weise ermöglicht und diese Entnahme vollzogen werden kann. Dabei bleibt in I die Unterbrechung der Stromwege 12, 13 und 14, 15 sowie die hiedurch bedingte Unwirksamkeit der Entriegelungstaster t_1 und T_2 von der Abfertigung des ersten Zuges angefangen andauernd aufrecht. Diese Beschränkung kann natürlich erst dann aufhören, bis von II ein Gegenzug abgefertigt und der Stab dieses Zuges nach seinem Eintreffen in I daselbst ordnungsmässig hinterlegt wird, wobei r_1 durch die Rückwirkung auf x_1, p_1, W_1, q_1 die besagten Kontakte schliesst.

Die behufs Abfertigung eines von II nach I fahrenden Zuges durchzuführenden Vornahmen sind natürlich auch wieder genau dieselben — lediglich mit der Aenderung, dass II an die Stelle von I und I an jene von II tritt — wie sie rücksichtlich der von I nach II verkehrenden Züge verfolgt wurden. Wenn ein solcher Zug in I angekommen ist, wird daselbst nach erfolgtem Einlegen des Stabes vermittlest des Tasters t_1 und Entsendung einer über $J_1, 1, 10, 22, 21, 11, 12, 13, 3, m_1, 2$, Erde verlaufenden Wechsel-

stromreihe das blockiert gewesene Freigebefeld entriegelt und somit endgültig der in Abb. 5 dargestellte Ruhezustand wieder hergestellt. Derselbe besteht dann wohl auch mit der vorhin in I beobachteten Einschränkung, d. i. bis auf die unterbrochenen Kontakte 12, 13 und 14, 15 und die hieraus hervorgehende Unwirksamkeit der Entriegelungstaster t_2 und T_2 in der Station II, von wo der Zug abgefertigt worden ist.

Hinsichtlich der zur Entnahme und Hinterlegung des Zugstabes erforderlichen Massnahmen tritt eine gewisse Ab-

weichung ein, wenn eine sogenannte spitze oder scharfe Zugkreuzung stattfindet und in der Kreuzungsstation eine Verspätung herbeigeführt würde, sollte der Stab des einlangenden Zuges erst nach gewöhnlicher Weise hinterlegt und für den abgehenden ein neuer Stab behoben werden. In einem solchen Falle wird es zweckentsprechend und statthaft sein, dem abgehenden Gegenzug ohne weiters den Stab des eingetroffenen Zuges zu überweisen, ohne dass erst irgend eine Inanspruchnahme des Stabwerkes vorher erfolgt. Hätte beispielsweise eine gedachte Kreuzung in II, Abb. 5, stattzufinden, so vollzieht sich zuvörderst die Abfertigung des von I nach II gehenden Zuges ganz wie gewöhnlich, d. h. nach vorausgegangener telephonischer oder telegraphischer Annahme des Zuges blockt II sein Freigebefeld, wodurch gleichzeitig das Verriegelungsfeld in I entblockt wird; diese Station entnimmt mittels des Handschiebers den Stab und blockt dann wieder sein Entriegelungsfeld. Nach diesen Vornahmen sind in beiden Stationen die Kontakte 12, 13 und 14, 15, sowie ausser dem in II der Stromweg 6, 7 unterbrochen. In diesem Lähmungszustand verharret diesmal die Stabeinrichtung natürlich nicht nur für die Dauer der Fahrt des von I nach II verkehrenden Zuges, sondern auch während der Fahrt des Gegenzuges und hört erst auf, wenn der vom letztern zurückgebrachte Stab in

I hinterlegt wurde, somit dort die Stromwege 12, 13 und 14, 15 wieder geschlossen worden sind, worauf durch Benützung des Tasters T_1 — und hierin liegt eben die wesentliche Abweichung gegen den in allen früheren Fällen betrachteten Vorgang — Ströme entsendet werden, welche von J_1 über 1, 10, 22, 20, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 4 und L_1 nach II und dort über 3, m_2 , 2, Erde verlaufend das Freigebefeld der Station II wieder entblocken, wobei sich dort der Kontakt 6, 7 schliesst; die Kontakte 12, 13 und 14, 15 bleiben hingegen in II, wie in allen früheren Fällen bis zu einer nächsten in II erfolgenden Zugstabhinterlegung unterbrochen. Diese soeben für scharfe Kreuzungen in Betracht gezogenen Vorgänge wickeln sich genau in gleicher Weise ab, wenn es sich um Züge — z. B. Kies- oder Arbeitszüge — handelt, welche nicht bis zur nächsten Station fahren, sondern von der Strecke aus wieder in die Abgangsstation zurückkehren. (Schluss folgt.)

Rheinregulierung und „Diepoldsauer Durchstich“.

Zu dem letzten Schreiben der Regierung von St. Gallen, über dessen Beantwortung durch den Schweizerischen Bundesrat bisher nichts bekannt war (siehe unsere Notiz auf Seite 128 der letzten Nummer), scheint sich der Bun-

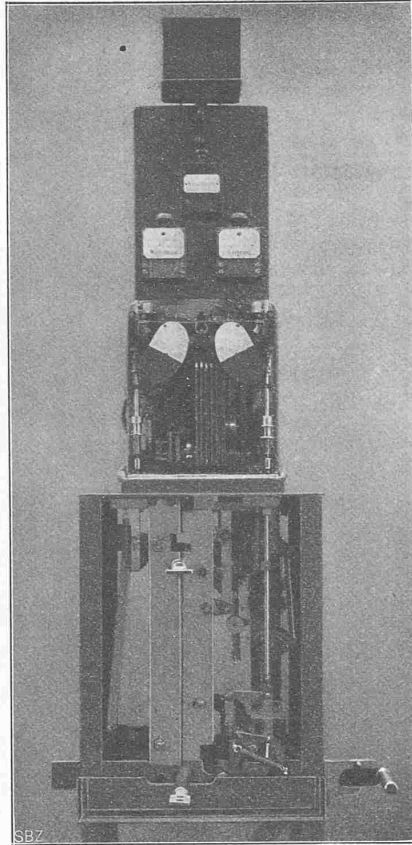


Abb. 4. Vorderansicht eines Martinschen Zugstabapparates.